

BREVET D'INVENTION

CERTIFICAT D'UTILITÉ - CERTIFICAT D'ADDITION

COPIE OFFICIELLE

Le Directeur général de l'Institut national de la propriété industrielle certifie que le document ci-annexé est la copie certifiée conforme d'une demande de titre de propriété industrielle déposée à l'Institut.

Fait à Paris, le 08 DEC. 2004

Pour le Directeur général de l'Institut
national de la propriété industrielle
Le Chef du Département des brevets

DOCUMENT DE
PRIORITÉ

PRÉSENTÉ OU TRANSMIS
CONFORMÉMENT À LA RÈGLE
17.1. a) OU b)

Martine PLANCHE

BEST AVAILABLE COPY

INSTITUT
NATIONAL DE
LA PROPRIÉTÉ
INDUSTRIELLE

SIEGE
26 bis, rue de Saint-Petersbourg
75800 PARIS cedex 08
Téléphone : 33 (0)1 53 04 53 04
Télécopie : 33 (0)1 53 04 45 23
www.inpi.fr

INPIINSTITUT
NATIONAL DE
LA PROPRIÉTÉ
INDUSTRIELLE

26 bis, rue de Saint Pétersbourg 93 000 CHATELNEUF

75800 Paris Cedex 08
Téléphone : 33 (1) 53 04 53 04 Télécopie : 33 (1) 42 94 86 54PRÉFECTURE DE LA LOIRE
DIRECTION DE LA PROTECTION
ET DES LIBERTÉS PUBLIQUES

29 OCT. 2003

**BREVET D'INVENTION
CERTIFICAT D'UTILITÉ**

Code de la propriété intellectuelle - Livre VI

cerfa

N° 11354*03

REQUÊTE EN DÉLIVRANCE

page 1/2

BR1

Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

DB 540 e W / 210502

REMISE DES PIÈCES
DATE

LIEU 42

0312952

N° D'ENREGISTREMENT

NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI

DATE DE DÉPÔT ATTRIBUÉE
PAR L'INPI

29 OCT. 2003

Vos références pour ce dossier

(facultatif) B645-B-11712FR

**1 NOM ET ADRESSE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE
À QUI LA CORRESPONDANCE DOIT ÊTRE ADRESSÉE**CABINET LAURENT & CHARRAS
3 PLACE DE L'HOTEL DE VILLE
B.P. N° 203
42005 SAINT ETIENNE CEDEX 1

Confirmation d'un dépôt par télécopie

☐ N° attribué par l'INPI à la télécopie**2 NATURE DE LA DEMANDE**

Cochez l'une des 4 cases suivantes

Demande de brevet

☒

Demande de certificat d'utilité

☐

Demande divisionnaire

☐

Demande de brevet initiale

N°

Date

ou demande de certificat d'utilité initiale

N°

Date

Transformation d'une demande de
brevet européen Demande de brevet initiale☐

N°

Date

3 TITRE DE L'INVENTION (200 caractères ou espaces maximum)

DISPOSITIF LIMITEUR DE PRESSION POUR CIRCUIT HYDRAULIQUE DE FREINAGE D'UN VEHICULE

4 DÉCLARATION DE PRIORITÉ

OU REQUÊTE DU BÉNÉFICE DE

LA DATE DE DÉPÔT D'UNE

DEMANDE ANTÉRIEURE FRANÇAISE

Pays ou organisation

Date

N°

Pays ou organisation

Date

N°

Pays ou organisation

Date

N°

☐ S'il y a d'autres priorités, cochez la case et utilisez l'imprimé «Suite»**5 DEMANDEUR** (Cochez l'une des 2 cases)☒ Personne morale☐ Personne physiqueNom
ou dénomination sociale

SA BÉRINGER

Prénoms

Forme juridique

Société Anonyme

N° SIREN

13 52 07 77 77 01

Code APE-NAF

1 1 1 1

Domicile
ou
siège

Rue

Code postal et ville

14 29 40 CHATELNEUF

Pays

FRANCE

Nationalité

FRANCAISE

N° de téléphone (facultatif)

N° de télécopie (facultatif)

Adresse électronique (facultatif)

☐ S'il y a plus d'un demandeur, cochez la case et utilisez l'imprimé «Suite»Remplir impérativement la 2^{ème} page

PREFECTURE DE LA LOIRE
DIRECTION DE LA PROTECTION
ET DES LIBERTÉS PUBLIQUES

29 OCT. 2003

1ER BUREAU

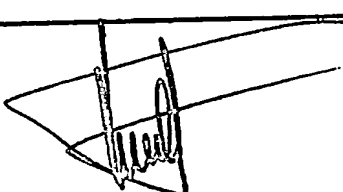
**BREVET D'INVENTION
CERTIFICAT D'UTILITÉ**

REQUÊTE EN DÉLIVRANCE
page 2/2

BR2

REMISE DES PIÈCES
DATE
LIEU 42 **0312952**
N° D'ENREGISTREMENT
NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI

DB 540 W / 210502

6 MANDATAIRE (N° 1 à 10)			
Nom		THIVILLIER	
Prénom		Patrick	
Cabinet ou Société		CABINET LAURENT & CHARRAS	
N° de pouvoir permanent et/ou de lien contractuel		92-1239	
Adresse	Rue	3 PLACE DE L'HOTEL DE VILLE - B.P. N° 203	
	Code postal et ville	42 10 10 15 SAINT ETIENNE CEDEX 1	
	Pays	FRANCE	
N° de téléphone (facultatif)		04.77.49.57.75.	
N° de télécopie (facultatif)		04.77.41.50.02.	
Adresse électronique (facultatif)			
7 INVENTEUR (S)		Les inventeurs sont nécessairement des personnes physiques	
Les demandeurs et les inventeurs sont les mêmes personnes		<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non : Dans ce cas remplir le formulaire de Désignation d'inventeur(s)	
8 RAPPORT DE RECHERCHE		Uniquement pour une demande de brevet (y compris division et transformation)	
Établissement immédiat ou établissement différé		<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Paiement échelonné de la redevance (en deux versements)		Uniquement pour les personnes physiques effectuant elles-mêmes leur propre dépôt <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
9 RÉDUCTION DU TAUX DES REDEVANCES		Uniquement pour les personnes physiques <input type="checkbox"/> Requise pour la première fois pour cette invention (joindre un avis de non-imposition) <input type="checkbox"/> Obtenue antérieurement à ce dépôt pour cette invention (joindre une copie de la décision d'admission à l'assistance gratuite ou indiquer sa référence) : AG [] [] [] []	
10 SÉQUENCES DE NUCLEOTIDES ET/OU D'ACIDES AMINÉS		<input type="checkbox"/> Cochez la case si la description contient une liste de séquences	
Le support électronique de données est joint		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
La déclaration de conformité de la liste de séquences sur support papier avec le support électronique de données est jointe		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Si vous avez utilisé l'imprimé «Suite», indiquez le nombre de pages jointes			
11 SIGNATURE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE (Nom et qualité du signataire) THIVILLIER Patrick CPI BREVETS N° 92-1239		VISA DE LA PREFECTURE OU DE L'INPI 1er Bureau 	

L'invention se rattache au secteur technique des circuits de commande de freinage pour tous types de véhicules, notamment du type automobile et motocyclette.

5 Comme indiqué, l'invention trouve une application particulièrement avantageuse pour un circuit hydraulique de freinage de véhicule où il est nécessaire d'exercer sur un organe actionneur du type poignée ou pédale, un effort pour délivrer une certaine pression susceptible d'agir sur les organes de freinage. Une telle application ne doit toutefois pas être considérée
10 comme rigoureusement limitative.

On rappelle, d'une manière parfaitement connue pour un homme du métier, que les organes de freinage, notamment les étriers, sont équipés de plaquettes commandées par des pistons reliés hydrauliquement à un maître
15 cylindre commandé par un ou des organes actionneurs manœuvrables à la main ou au pied, en fonction du type de véhicule considéré. On sait par ailleurs que l'action de freinage, qui correspond à une décélération, provoque un transfert des masses à l'avant du véhicule, de sorte que l'arrière du véhicule a tendance à être délesté et est susceptible de
20 provoquer un décrochage, comme cela peut être le cas dans les véhicules du type motocyclette.

On renvoie à la figure 1 qui montre une courbe d'iso adhérence correspondant à un freinage théorique idéal en fonction de la pression exercée sur la ou les roues avant (en ordonné) par rapport à la pression
25 exercée sur la ou les roues arrière (en abscisse). Cette courbe montre qu'il y a une montée en pression au niveau des organes de freinage de la ou des roues arrière, laquelle montée en pression est suivie d'une descente

progressive correspondant au relâchement de la pression au niveau desdits organes de freinage.

5 En réalité, lorsque l'utilisateur agit sur les organes actionneurs, il y a une montée en pression qui se traduit par un dépassement de la courbe théorique qui va provoquer un blocage de la ou des roues arrière.

10 Pour tenter de remédier à ces inconvénients, on a proposé des limiteurs de pression dont la fonction première est de limiter la montée en pression, mais qui ne permettent pas de la faire redescendre, d'une manière progressive, dans le circuit de commande des organes de freinage de la ou des roues arrière. Tout au plus, ces limiteurs de pression permettent de maintenir cette pression constante selon un palier qui apparaît au maximum de la courbe théorique. De plus, de tels limiteurs sont sensibles à la vitesse
15 de montée en pression. Il y a donc des dispersions importantes de la pression de consigne en fonction de la vitesse de montée en pression dans le circuit.

20 L'invention s'est fixée pour but de remédier à ces inconvénients, de manière simple, sûre, efficace et rationnelle.

Le problème que se propose de résoudre l'invention est, d'une part, de s'affranchir de la variation de vitesse de montée en pression et, d'autre part, de faire redescendre cette pression dans le circuit de freinage de la ou
25 des roues arrière du véhicule considéré.

Pour résoudre un tel problème, il a été conçu et mis au point un dispositif limiteur de pression pour le circuit hydraulique de freinage d'un

véhicule, comprenant un carter étanche raccordé hydrauliquement entre les organes de freinage de la ou des roues avant et de la ou des roues arrière, ledit carter présentant des moyens et agencements aptes à laisser passer le fluide hydraulique dans les organes de freinage des roues arrière jusqu'à une pression de consigne réglable, puis à relâcher cette pression qui décroît dans lesdits organes de freinage de la ou des roues arrière, d'une manière proportionnelle à une montée en pression au niveau des organes de freinage de la ou des roues avant.

10 Pour résoudre le problème posé de faire redescendre progressivement la pression dans les organes de freinage de la ou des roues arrière, les moyens sont constitués par un corps cylindrique creux présentant, à chaque extrémité, une tête de piston montée coulissante, d'une manière étanche, dans un alésage du carter, ledit corps présentant des agencements pour le libre passage du fluide depuis les organes de freinage des roues avant jusqu'aux organes de freinage de roue arrière et, lorsque la pression de consigne est atteinte, pour son déplacement, de manière à empêcher le passage du fluide en direction des organes de freinage de la ou des roues arrière, afin d'augmenter, d'une manière proportionnelle, la pression dans les organes de freinage de la ou des roues avant.

25 Pour résoudre le problème posé de permettre le libre passage du fluide hydraulique correspondant à la montée en pression puis, à partir du point de consigne, permettre une diminution de cette pression au niveau des organes de freinage de la ou des roues arrière, les agencements du corps sont constitués par un alésage formé coaxialement et débouchant de l'une des têtes de pistons, du côté du raccordement au circuit hydraulique des organes de freinage de la ou des roues arrière, ledit alésage, en

communication avec le fluide en provenance des organes de freinage de la ou des roues avant, recevant une bille assujettie à un ressort et coopérant avec un doigt coaxial que présente un organe d'obturation étanche monté dans l'alésage du carter, de manière à permettre, en fonction de la pression de consigne, le libre passage du fluide ou le déplacement de l'ensemble corps - pistons.

Avantageusement, le fluide en provenance des organes de freinage de la ou des roues avant, est envoyé dans l'alésage du carter entre les deux têtes de pistons qui délimitent un chambrage annulaire, et est envoyé aux organes de freinage des roues arrière entre l'extrémité de la tête de piston et l'organe d'obturation.

Pour résoudre le problème posé de permettre le libre passage du fluide en direction des organes de freinage de la ou des roues arrière, la tête de piston située du côté de l'organe d'obturation, présente facialement des ergots aptes à prendre appui contre ledit organe d'obturation en position de butée de la bille contre le doigt.

Pour résoudre le problème posé de diminuer la pression dans les organes de freinage de la ou des roues arrière et de faire redescendre une telle pression, l'ensemble corps - pistons est assujetti à un organe élastique monté dans l'alésage du carter et apte à exercer une force de poussée pour plaquer ledit corps contre l'organe d'obturation correspondant au libre passage du fluide, ledit organe élastique étant précontraint à une valeur correspondant à la pression de consigne.

Dans une forme de réalisation préférée, l'organe d'obturation est monté dans l'alésage du carter avec capacité de réglage en translation afin de modifier la précontrainte de l'organe élastique pour modifier d'une manière concomitante, la pression de consigne.

5

Compte tenu du problème posé à résoudre, d'une manière préférée, la tête de piston, coopérant avec l'organe élastique précontraint, présente un diamètre supérieur à celui de l'autre tête, l'alésage du carter délimitant deux portées internes coaxiales, de diamètres différents et correspondants.

10

A partir de cette conception de base, d'autres variantes de réalisation peuvent être envisagées :

Ainsi, dans une forme de réalisation, la tête de piston, coopérant avec l'organe élastique précontraint, présente un diamètre inférieur à celui de l'autre tête, l'alésage du carter délimitant deux portées internes coaxiales, de diamètres différents et correspondants.

15

Dans une autre forme de réalisation, la tête de piston, coopérant avec l'organe élastique précontraint, présente un diamètre égal à celui de l'autre tête, l'alésage du carter délimitant une portée interne d'un diamètre correspondant.

20

L'invention est exposée ci-après plus en détail à l'aide des figures des dessins annexés dans lesquels :

- la figure 1 montre la courbe théorique d'iso adhérence dans le cas d'un freinage idéal ;

25

- les figures 2, 3 et 4 montrent les courbes obtenues par le dispositif limiteur de pression en comparaison avec la courbe idéale de la figure 1,

représentée en traits interrompus ; les différentes courbes obtenues dépendent des diamètres des têtes de pistons du corps mobile ;

5 - la figure 5 est une vue à caractère purement schématique montrant le montage du dispositif limiteur de pression dans un circuit hydraulique de freinage d'un véhicule ;

- la figure 6 est une vue en coupe longitudinale du dispositif limiteur représenté en position de passage de fluide, lorsque la pression exercée sur les organes de freinage de la ou des roues arrière est inférieure à une pression de consigne sélectionnée ;

10 - la figure 7 est une vue correspondant à la figure 6 lorsque la pression exercée sur les organes de freinage de la ou des roues arrière est supérieure à la valeur de pression de consigne sélectionnée.

15 Le dispositif limiteur de pression selon l'invention comprend un carter étanche (1) de dimensions réduites, susceptible d'être intégré ou rajouté à un circuit hydraulique pour la commande des organes de freinage. Comme le montre la figure 5, le limiteur de pression est raccordé hydrauliquement entre les organes de freinage (F1) de la ou des roues avant (AV) et les organes de freinage (F2) de la ou des roues arrière (AR). D'une
20 manière classique et parfaitement connue pour un homme du métier, les organes de freinage (F1) et (F2) sont asservis par un maître cylindre (C) assujetti à l'organe actionneur (O) qui peut être constitué par une pédale, une poignée ou autre, en fonction du type de véhicule à équiper.

25 Le carter (1) constitue un ensemble compact et autonome sous forme d'un bloc sensiblement parallélépipédique. Le carter (1) présente, dans son épaisseur, des canaux (1a) et (1b) en communication avec une portée de raccordement (1a1), (1b1), pour être raccordé au circuit hydraulique de

freinage. Ce raccordement peut être effectué, par exemple, au moyen de flexibles. Le canal (1a) est en communication avec le circuit hydraulique des organes de freinage (F1) de la ou des roues avant (AV), tandis que le canal (1b) est en communication avec le circuit hydraulique des organes de freinage (F2) de la ou des roues arrière (AR). Les canaux (1a) et (1b) sont en communication avec un alésage coaxial (1c) du carter (1). Bien évidemment, le carter (1) présente des agencements (1d) et (1e) pour la fixation par vis ou autrement sur une partie du véhicule considéré.

Selon une caractéristique à la base de l'invention, l'alésage (1c) du carter (1) reçoit, avec capacité de coulissement étanche, un corps cylindrique creux (2) présentant, à chaque extrémité, une tête de piston (2a) et (2b). D'une manière importante, comme il sera expliqué dans la suite de la description, l'ensemble du corps - pistons (2) est assujéti à un organe élastique sous forme d'un ressort précontraint (3), monté dans le fond de l'alésage (1c).

Le corps cylindrique (2) présente un alésage (2c) formé coaxialement et débouchant de la tête de piston (2b), du côté du canal (1b) raccordé au circuit hydraulique des organes de freinage (F2) de la ou des roues arrière (AR). Cet alésage (2c) est en communication, par un orifice (2d), avec le fluide en provenance des organes de freinage (F1) de la ou des roues avant (AV). Cet alésage (2c) reçoit une bille (4) assujéti à un ressort (5) monté dans le fond dudit alésage (2c). La bille (4) coopère avec un doigt coaxial (6a) que présente un organe d'obturation étanche (6) monté du côté de l'ouverture débouchante de l'alésage (1c).

Lorsque la bille (4) est en contact avec le doigt (6a), elle est écartée de son siège (2e) permettant le libre passage du fluide hydraulique par le canal (1a), l'alésage (2c) et le canal (1b). Inversement, lorsqu'elle n'est plus en contact avec le doigt (6a), la bille (4) est poussée dans le fond de son
 5 siège (2e) par le ressort (5) correspondant à la fermeture du circuit en direction des organes de freinage de la ou des roues arrières (AR), comme il sera indiqué dans la suite de la description.

Dans ce but, le fluide en provenance des organes de freinage de la ou
 10 des roues avant (AV) est envoyé dans l'alésage (1c) du carter (1), entre les deux têtes de pistons (2a) et (2b) qui délimitent un chambrage annulaire. Le ressort (3), qui est précontraint en fonction de la valeur de la pression de consigne sélectionnée, exerce, sur la tête de piston (2a), une force de poussée apte à faire plaquer le corps cylindrique (2), au niveau de sa tête de
 15 piston (2b), contre l'organe d'obturation (6).

Dans cette position (figure 6), la bille (4) est en contact avec le doigt (6a) de l'organe d'obturation (6), pour dégager son siège (2e), correspondant au libre passage du fluide, par le canal (1a), l'alésage (2c) et le canal (1b). A noter que la tête de piston (2b) présente facialement des
 20 ergots (2b1) aptes à prendre appui contre la tête (6b) de l'organe d'obturation (6), en position de butée de la bille (4) contre le doigt (6a), pour le libre passage du fluide hydraulique.

Il convient d'analyser le fonctionnement du dispositif limiteur de
 25 pression selon l'invention. Lorsque la pression (P1) exercée sur les organes de freinage de la ou des roues avant augmente, correspondant à un dépassement de la valeur de consigne présélectionnée, c'est-à-dire de la précontrainte du ressort (3), le corps (2) a tendance à reculer, en

comprimant ledit ressort (3) (figure 7). La bille (4) n'est plus maintenue par le doigt (6a), de sorte qu'elle vient obturer le siège (2e) sous l'effet de la poussée du ressort (5). Dans cette position (figure 7), la pression (P2) exercée sur les organes de freinage (F2) de la ou des roues arrière (AR),
 5 décroît d'une manière proportionnelle à une montée en pression au niveau des organes de freinage de la ou des roues avant.

A partir de cette conception de base et selon une forme de réalisation préférée, la tête du piston (2a) présente un diamètre supérieur à celui de
 10 l'autre tête (2b). Dans ce cas, l'alésage (1c) du carter délimite deux portées internes (1c1) et (1c2) disposées coaxialement en étant de diamètres différents et correspondant à ceux desdits pistons. Dans ce cas, on obtient une courbe proche de la courbe d'iso adhérence théorique (figure 2). Il s'ensuit, dans un premier temps, une montée en pression du fluide circulant
 15 normalement dans le limiteur de débit par le canal (1a), l'alésage (2c) et le canal (1b), puis, lorsque la pression de consigne est atteinte, la pression décroît dans les organes de freinage de la ou des roues arrière d'une manière proportionnelle à la montée en pression dans les organes de freinage de la ou des roues avant.

20

Lorsque le diamètre de la tête du piston (2a) est inférieur au diamètre de la tête de piston (2b), on obtient une courbe conforme à celle illustrée à la figure 3.

25

Enfin, lorsque le diamètre de la tête de piston (2a) est égal au diamètre de la tête de piston (2b), on obtient une courbe conforme à celle illustré à la figure 4.

Bien évidemment, dans ce cas, l'alésage (1c) du carter délimite une portée interne de diamètre égal sur toute sa longueur.

5 D'une manière avantageuse, l'organe d'obturation (6) est monté dans l'alésage (1c) du carter avec capacité de réglage en translation afin de modifier, à volonté, la précontrainte du ressort (3) pour modifier, d'une manière concomitante, la pression de consigne. Par exemple, l'organe d'obturation (6) est constitué par un corps cylindrique présentant une portée fileté (6c) apte à être vissée dans un taraudage (1f) formé au niveau de
10 l'entrée de l'alésage (1c). Le corps (6) est assujetti à une molette de manœuvre (6d).

Les avantages ressortent bien de la description, en particulier on souligne et on rappelle que le dispositif limiteur de pression selon
15 l'invention, permet de s'affranchir de la variation de la vitesse de montée en pression et permet de faire redescendre cette pression dans le circuit des organes de freinage des roues arrière en fonction d'une pression de consigne présélectionnée.

REVENDICATIONS

5 -1- Dispositif limiteur de pression pour circuit hydraulique de freinage d'un véhicule, **caractérisé en ce qu'il** comprend un carter étanche (1) raccordé hydrauliquement entre les organes de freinage de la ou des roues avant et de la ou des roues arrière, ledit carter (1) présentant des moyens (2) et agencements aptes à laisser passer le fluide hydraulique dans les organes de freinage des roues arrière jusqu'à une pression de consigne réglable, puis à
10 relâcher cette pression qui décroît dans lesdits organes de freinage de la ou des roues arrière, d'une manière proportionnelle à une montée en pression au niveau des organes de freinage de la ou des roues avant.

15 -2- Dispositif selon la revendication 1, **caractérisé en ce que** les moyens sont constitués par un corps cylindrique creux (2) présentant, à chaque extrémité, une tête de piston (2a) et (2b) montée coulissante, d'une manière étanche, dans un alésage (1c) du carter (1), ledit corps (2) présentant des agencements pour le libre passage du fluide depuis les organes de freinage des roues avant jusqu'aux organes de freinage de roue arrière et, lorsque la
20 pression de consigne est atteinte, pour son déplacement, de manière à empêcher le passage du fluide en direction des organes de freinage de la ou des roues avant.

25 -3- Dispositif selon l'une quelconque des revendications 1 et 2, **caractérisé en ce que** les agencements du corps (2) sont constitués par un alésage (2c) formé coaxialement et débouchant de l'une des têtes de pistons (2b), du côté du raccordement au circuit hydraulique des organes de freinage de la ou des roues arrière, ledit alésage (2c), en communication avec le fluide en

REVENDICATIONS

5 -1- Dispositif limiteur de pression pour circuit hydraulique de freinage d'un véhicule, **caractérisé en ce qu'il** comprend un carter étanche (1) raccordé hydrauliquement entre les organes de freinage de la ou des roues avant et de la ou des roues arrière, ledit carter (1) présentant des moyens (2) et agencements aptes à laisser passer le fluide hydraulique dans les organes de freinage des roues arrière jusqu'à une pression de consigne réglable, puis à
10 relâcher cette pression qui décroît dans lesdits organes de freinage de la ou des roues arrière, d'une manière proportionnelle à une montée en pression au niveau des organes de freinage de la ou des roues avant.

15 -2- Dispositif selon la revendication 1, **caractérisé en ce que** les moyens sont constitués par un corps cylindrique creux (2) présentant, à chaque extrémité, une tête de piston (2a) et (2b) montée coulissante, d'une manière étanche, dans un alésage (1c) du carter (1), ledit corps (2) présentant des agencements pour le libre passage du fluide depuis les organes de freinage des roues avant jusqu'aux organes de freinage de roue arrière et, lorsque la
20 pression de consigne est atteinte, pour son déplacement, de manière à empêcher le passage du fluide en direction des organes de freinage de la ou des roues arrière.

25 -3- Dispositif selon l'une quelconque des revendications 1 et 2, **caractérisé en ce que** les agencements du corps (2) sont constitués par un alésage (2c) formé coaxialement et débouchant de l'une des têtes de pistons (2b), du côté du raccordement au circuit hydraulique des organes de freinage de la ou des roues arrière, ledit alésage (2c), en communication avec le fluide en

provenance des organes de freinage des roues avant, recevant une bille (4) assujettie à un ressort (5) et coopérant avec un doigt coaxial (6a) que présente un organe d'obturation éianche (6) monté dans l'alésage (1c) du carter (1), de manière à permettre, en fonction de la pression de consigne, le
 5 libre passage du fluide ou le déplacement de l'ensemble corps - pistons (2).

-4- Dispositif selon la revendication 2, caractérisé en ce que le fluide en provenance des organes de freinage de la ou des roues avant est envoyé dans l'alésage (1c) du carter (1) entre les deux têtes de pistons (2a) et (2b)
 10 qui délimitent un chambrage annulaire, et est envoyé aux organes de freinage de la ou des roues arrière entre l'extrémité de la tête de piston (2b) et l'organe d'obturation (6).

-5- Dispositif selon l'une quelconque des revendications 1, 2, 3 et 4, caractérisé en ce que la tête de piston (2b) située du côté de l'organe d'obturation (6) présente, facialement, des ergots (2b1) aptes à prendre appui contre ledit organe d'obturation (6) en position de butée de la bille (4)
 15 contre le doigt (6a) pour le libre passage du fluide.

-6- Dispositif selon l'une quelconque des revendications 1, 2, 3, 4 et 5, caractérisé en ce que l'ensemble du corps - pistons (2) est assujetti à un organe élastique (3) monté dans l'alésage (1c) du carter (1) et apte à exercer
 20 une force de poussée pour plaquer ledit corps (2) contre l'organe d'obturation (6) correspondant au libre passage du fluide, ledit organe élastique (3) étant précontraint à une valeur correspondant à la pression de
 25 consigne.

-7- Dispositif selon l'une quelconque des revendications 1, 2, 3, 4, 5 et 6, caractérisé en ce que l'organe d'obturation (6) est monté dans l'alésage (1c) du carter (1) avec capacité de réglage en translation afin de modifier la précontrainte de l'organe élastique (3) pour modifier, d'une manière
5 concomitante, la pression de consigne.

-8- Dispositif selon l'une quelconque des revendications 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7, caractérisé en ce que la tête de piston (2a), coopérant avec l'organe élastique précontraint (3), présente un diamètre supérieur à celui de l'autre
10 tête (2b), l'alésage (1c) du carter délimitant deux portées internes coaxiales (1c1) et (1c2), de diamètres différents et correspondants.

-9- Dispositif selon l'une quelconque des revendications 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7, caractérisé en ce que la tête de piston (2a), coopérant avec l'organe élastique précontraint (3), présente un diamètre inférieur à celui de l'autre
15 tête (2b), l'alésage (1c) du carter (1) délimitant deux portées internes coaxiales (1c1) – (1c2), de diamètres différents et correspondants.

-10- Dispositif selon la revendication 1, caractérisé en ce que la tête de piston (2a), coopérant avec l'organe élastique précontraint, présente un
20 diamètre égal à celui de l'autre tête (2b), l'alésage (1c) du carter (1) délimitant une portée interne d'un diamètre correspondant.

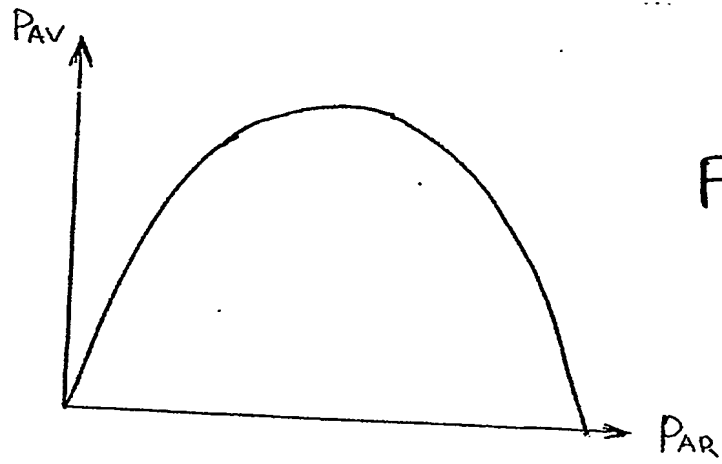


FIG.1

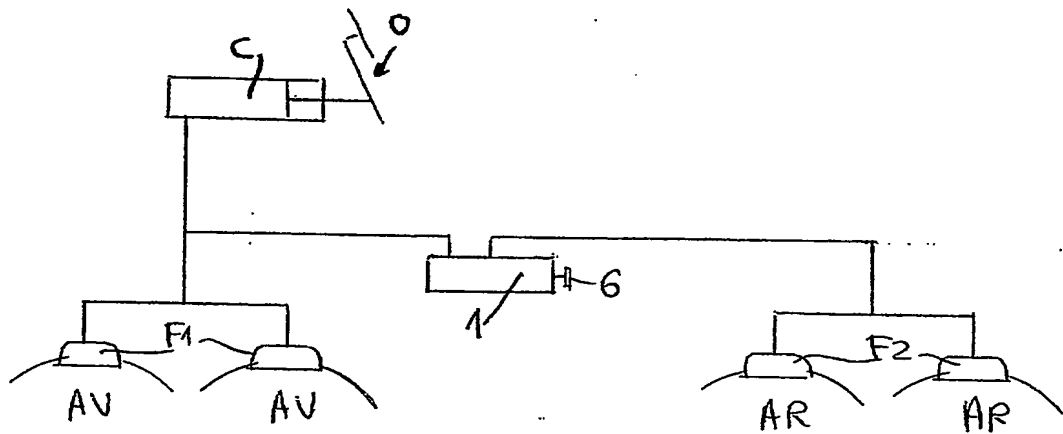


FIG.5

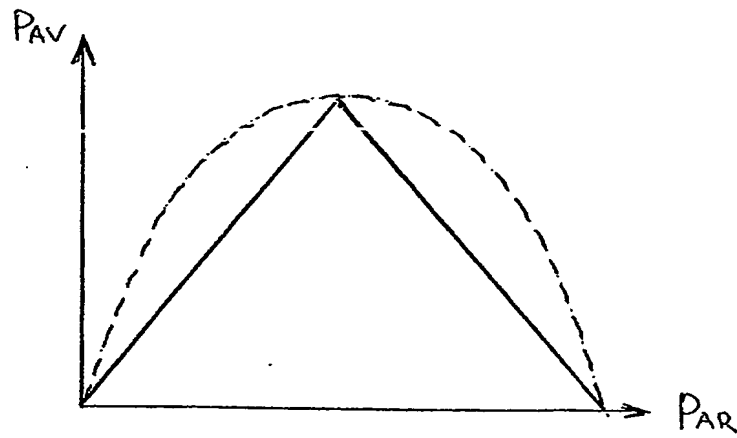


FIG. 2

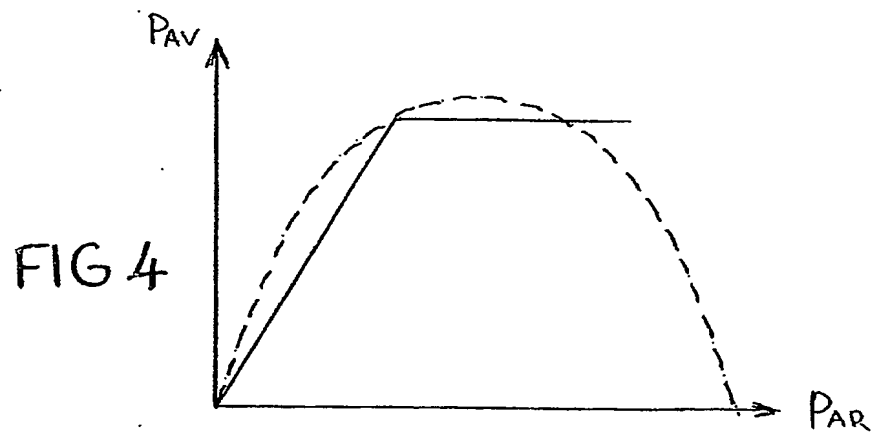


FIG 4

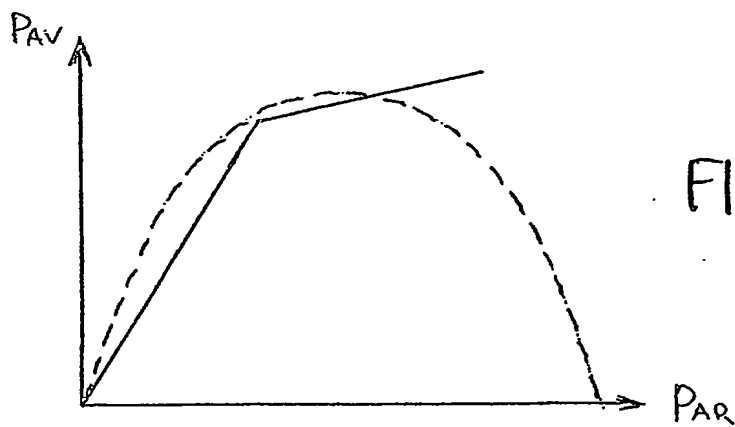
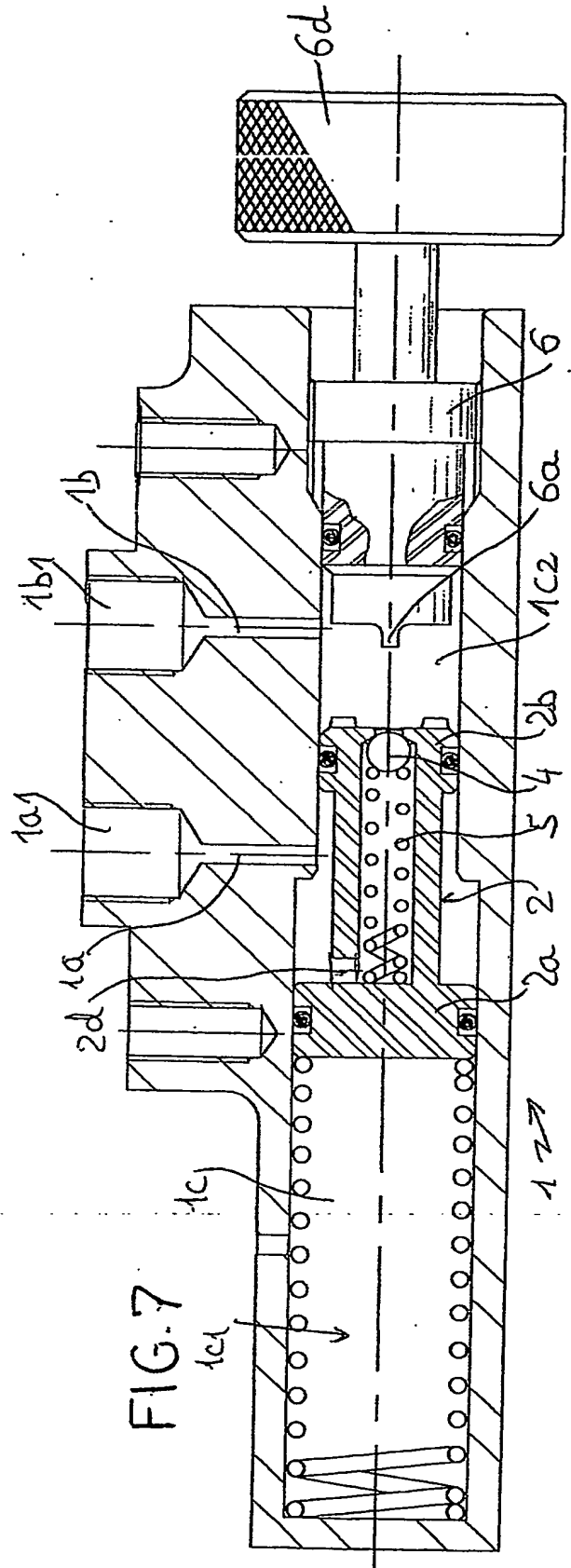
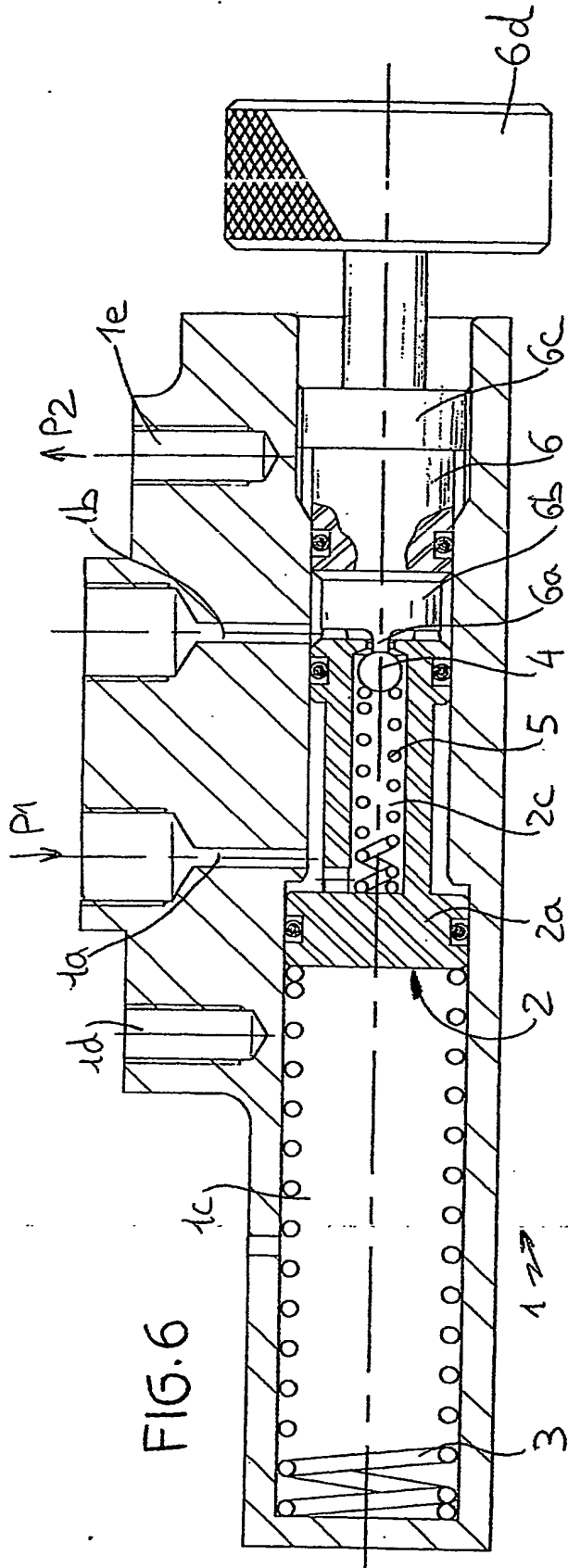


FIG. 3





PRÉFECTURE DE LA LOIRE DIRECTION DE LA RÈGLEMENTATION ET DES LIBERTÉS PUBLIQUES
7 3 OCT. 2003
DÉPARTEMENT DES BREVETS 1 ^{ER} BUREAU

BREVET D'INVENTION

CERTIFICAT D'UTILITÉ

Code de la propriété intellectuelle - Livre VI



26 bis, rue de Saint-Petersbourg
75800 Paris Cedex 08
Téléphone : 33 (1) 53 04 53 04 Télécopie : 33 (1) 42 94 86 54

DÉSIGNATION D'INVENTEUR(S) Page N° 1. / 1.

(À fournir dans le cas où les demandeurs et les inventeurs ne sont pas les mêmes personnes)



Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

08 113 011 / 270601

Vos références pour ce dossier (facultatif)		B045-B-11712FR
N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL		03 12 952
TITRE DE L'INVENTION (200 caractères ou espaces maximum) DISPOSITIF LIMITEUR DE PRESSION POUR CIRCUIT HYDRAULIQUE DE FREINAGE D'UN VEHICULE		
LE(S) DEMANDEUR(S) : THIVILLIER Patrick (CPI BREVETS N° 92-1239) agissant en qualité de mandataire et au nom de SA BERINGER, 42940 CHATELNEUF FRANCE		
DESIGNE(NT) EN TANT QU'INVENTEUR(S) :		
1	Nom	BERINGER
	Prénoms	Gilbert
Adresse	Rue	
	Code postal et ville	4219410 CHATELNEUF
Société d'appartenance (facultatif)		
2	Nom	
	Prénoms	
Adresse	Rue	
	Code postal et ville	
Société d'appartenance (facultatif)		
3	Nom	
	Prénoms	
Adresse	Rue	
	Code postal et ville	
Société d'appartenance (facultatif)		
S'il y a plus de trois inventeurs, utilisez plusieurs formulaires. Indiquez en haut à droite le N° de la page suivi du nombre de pages.		
DATE ET SIGNATURE(S) DU (DES) DEMANDEUR(S) OU DU MANDATAIRE (Nom et qualité du signataire) LE 29 OCTOBRE 2003 THIVILLIER Patrick CPI BREVETS N° 92-1239		
CABINET LAURENT ET CHARRAS 3, Place Hôtel de Ville - B.P. 203 42005 SAINT-ETIENNE Cedex 1 Tél. 04 77 49 57 75 Fax 04 77 41 50 02		

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record.**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

☒ **BLACK BORDERS**

☐ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**

☐ **FADED TEXT OR DRAWING**

☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**

☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**

☐ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**

☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**

☐ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**

☐ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**

☐ **OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.